**Deutscher Bundestag**
**13. Wahlperiode**

**Drucksache 13/11384**

31. 08. 98

# Antwort
## der Bundesregierung

## auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/11344 —

## Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand

Durch einen Erdrutsch am 7. März 1998 wurde die Strecke der Deutschen Bahn AG zwischen Wuppertal-Oberbarmen und der Anschlußgrenze Erfurt (ehemals weiterführend nach Beyenburg) erheblich beeinträchtigt, so daß jetzt nur noch ein sehr eingeschränkter Betrieb möglich ist. Seitdem können die Züge, die von der am Ende des genannten Teilstücks gelegenen großen Papierfabrik kommen und täglich immerhin sieben oder acht Waggons aufweisen, die Strecke nur noch mit verminderter Waggonzahl und umständlichem Rangieren passieren. Die mißliche Lage hält seit Monaten an und wird inzwischen vor Ort als deutliches Indiz dafür bewertet, daß die Deutsche Bahn AG möglicherweise die Stillegung der Strecke anstrebt.

Dieser Zustand ist unhaltbar, wie § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) deutlich macht: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur ... in betriebssicherem Zustand zu halten."

Offensichtlich wird im vorliegenden Fall gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstoßen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß sich laut „Westdeutscher Zeitung" vom 23. Juli 1998 ein Pressesprecher der DB AG darauf beruft, der Erdrutsch sei durch einen unkontrollierten Wassereinbruch auf städtischem und privatem Gelände passiert. Unabhängig davon, wer für den Schaden verantwortlich ist und wer für ihn aufzukommen hat, existiert für die DB AG die oben genannte Verpflichtung des AEG, die Strecke betriebssicher vorzuhalten. Die Kostenfrage ist offensichtlich sekundär.

### Vorbemerkung

Bereits mit Schreiben vom 27. November 1997 hatte die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gemäß § 11 AEG die Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebes der Strecke Wuppertal-Rauenthal–Wuppertal–Beyenburg beantragt. Dabei wurde mitgeteilt, daß die Infrastruktur vom Bahnhof Wuppertal–Rauenthal bis zum Strek-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. August 1998 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

ken-km 15,45 nach erfolgter Genehmigung in ein Nebengleis des Bahnhofs Wuppertal-Rauenthal umgewandelt und zur Bedienung des innerhalb dieses Abschnittes liegenden Gleisanschlusses (ca. km 15,8) genutzt werden soll. Das EBA hat diesen Antrag am 4. März 1998 genehmigt.

Der in der Fragestellung angesprochene Erdrutsch ereignete sich nach Mitteilung des EBA nicht zwischen Wuppertal-Oberbarmen und der Anschlußgrenze der Fa. Erfurt, sondern zwischen dem Gleisanschluß und dem Bahnhof Wuppertal-Beyenburg. Der (vom Gleisanschluß aus betrachtet) hintere Abschnitt des Bahnkörpers zwischen Gleisanschluß und km 15,45 wurde unbefahrbar. Durch die verkürzte nutzbare Rangiergleislänge ist es erforderlich, die Bedienung des Gleisanschlusses statt – wie ursprünglich geplant – mit einer Bedienungsfahrt pro Tag nunmehr im Bedarfsfall mit zwei Fahrten durchzuführen. Auf die Sicherheit des Betriebes hat dies keinen Einfluß.

1. Ist der Bundesregierung bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt die aufgezeigte Problematik bekannt, und stimmt sie unserer Auffassung zu, daß die DB AG schnellstmöglich § 4 Abs. 1 AEG Rechnung zu tragen, also die Strecke wieder in Ordnung zu bringen hat?

Die DB AG ist der Verpflichtung gemäß § 4 Abs. 1 AEG nachgekommen, indem sie den unbefahrbaren Gleisabschnitt durch ein Schutzsignal abgeriegelt hat. Die genannte Vorschrift verpflichtet die Eisenbahnen jedoch nicht, Bahnhofsgleise in einer bestimmten Länge vorzuhalten oder stillgelegte Streckengleise instandzusetzen.

2. Wird das Eisenbahn-Bundesamt im Wege der Eisenbahnaufsicht hierauf hinwirken, um noch größeren Schaden für das betroffene Unternehmen zu verhindern, und wenn ja, wann ist mit einer entsprechenden Anweisung zu rechnen?

Da die DB AG der gesetzlichen Verpflichtung zur sicheren Betriebsführung nachkommt, ist ein Eingreifen des EBA nicht erforderlich. Eventuelle Ansprüche der DB AG und Dritter auf Erstattung von Mehraufwendungen, z. B. infolge der zusätzlichen Rangierfahrten, sind ggf. auf zivilrechtlichem Weg mit dem Verursacher des Erdrutsches zu regeln.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß in die Sanierung der zusätzlich als Industriedenkmal ausgewiesenen Strecke zwischen Rauenthal und der Anschlußgrenze Erfurt vor kurzem 2,5 Mio. DM geflossen sind, daß dabei ein Eisenbahntunnel restauriert worden ist und daß diese Investitionen durch die jetzige, weitgehende Streckenunterbrechung wegen des fehlenden Netzschlusses nach Wuppertal sinnlos zu werden drohen, und wird dies im Rahmen der Prüfung ggf. berücksichtigt?

Nach der Aufgabenverteilung des Grundgesetzes liegt die Kompetenz für Fragen des Denkmalschutzes bei den Ländern. Im übrigen ist das ehemalige Streckengleis zwischen Wuppertal-Rau-

enthal und der Anschlußgrenze Erfurt befahrbar; auf die Vorbemerkung wird diesbezüglich verwiesen.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, wie die Deutsche Bahn AG, die seit dem vor fünf Monaten erfolgten Erdrutsch bis heute keine Streckenreparatur vorgenommen hat, ihr bisheriges Verhalten in der Angelegenheit begründet, und wäre es nicht die Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes, in dieser Hinsicht künftig – auch im Hinblick auf ähnlich gelagerte Fälle – eine effiziente Kontrolle durchzuführen?

5. Wie wird die Bundesregierung über das Eisenbahn-Bundesamt dafür sorgen, daß sich solche Vorkommnisse bei der DB AG nicht wiederholen?

Die Fragestellung geht von einem nicht zutreffenden Sachverhalt aus. Auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333